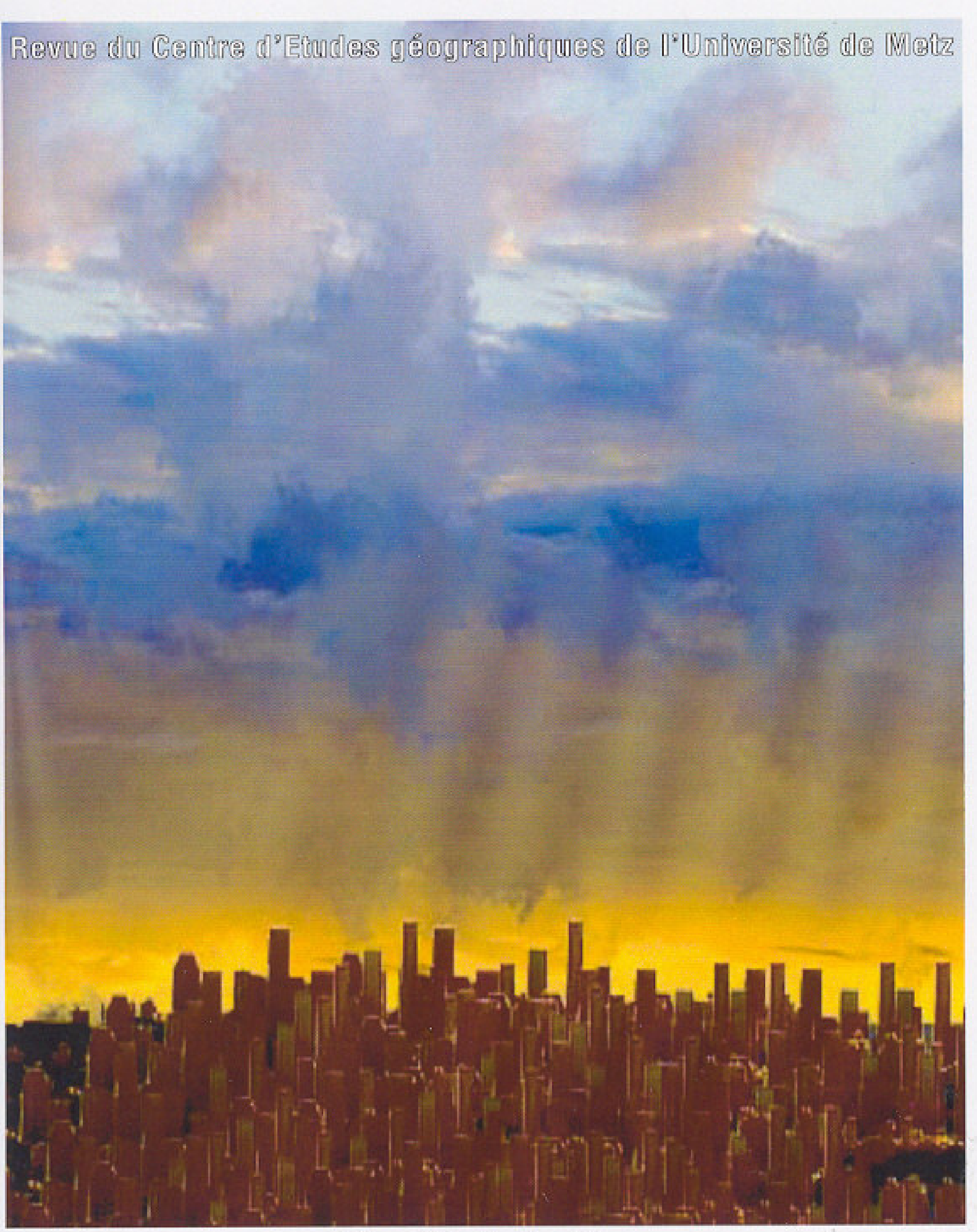
MOSELLA

GÉOPOLITIQUE URBAINE



Université Paul Verlaine - Metz
MOSELLA TOME XXXI - N° 1-4 - 2006

MOSELLA

Tome XXXI - N° 1 - 4
(2006)

GÉOPOLITIQUE URBAINE



CEGUM – Université Paul Verlaine - Metz

LES RIVAGES PORTUAIRES DE MONTRÉAL ET DE QUÉBEC : LA LUTTE POUR L'APPROPRIATION DES SITES ET L'ACCÈS AU FLEUVE

Léonce NAUD
Géographe, Québec

RÉSUMÉ

Deux philosophies ou deux Écoles de pensée sont actuellement à l'œuvre dans le monde quant aux principes fondamentaux d'aménagement des rivages urbains: la première peut être qualifiée d'européenne-continentale et l'autre d'anglo-saxonne, selon leurs origines respectives. L'école anglo-saxonne tend à proposer des solutions surtout immobilières et privées à la régénération des délaissés portuaires en milieu urbain tandis que l'européenne-continentale conserve – depuis l'Empire romain – cette notion que *« la Loi naturelle montre que les choses suivantes appartiennent en commun à tout le monde : l'air, l'eau courante, la mer et par voie de conséquence, les rivages de la mer."* (Justinien, 530 A.D.). Les cas fortement contrastés de réaménagement des rives urbaines des villes de Montréal et de Québec, au Canada, serviront à montrer les conséquences sociales et économiques des choix auxquels sont confrontés les responsables civiques concernés.

Mots-clés: *Interface ville-port, front d'eau urbain, aménagement et urbanisme, espace public / espace privé, participation citoyenne et luttes urbaines.*

RESUME

Two distinct schools of thought are presently at work worldwide in the planning of urban shorelines: the Continental-European and the Anglo-Saxon. The Anglo-Saxon school tends to propose solutions for the regeneration of the waterfront that are almost exclusively based on private real estate development. Meanwhile, the Continental-European school still draws from the old Roman legal framework, according to which *"it is natural law that the following should be held in common for all mankind: the air, running water, the sea and consequently the shoreline of the sea."* (Justinian Code, 529 A.D.) The contrasted examples of Montréal and Québec, in Canada, both port cities located on the mighty St. Lawrence River, are useful to assess the social and economic consequences deriving from the choices made by the relevant authorities.

Keywords: *City-port interface, urban waterfront, regional and urban planning*, public spaces / private spaces, citizen participation and urban struggles.

« Faisons défense à toutes personnes de bâtir sur les rivages de la mer, d'y planter aucun pieux, ni de faire aucun ouvrages..., à peine de démolition des ouvrages, de confiscation des matériaux et d'amende arbitraire. »

Louis XIV, Roi de France, Ordonnance *De la Marine* (1681)

Nous résumerons ici quelques aspects fondamentaux des concepts et processus qui sous-tendent l'évolution singulière et contrastée des façades maritimes de deux villes de l'est de l'Amérique du Nord, au Canada. Montréal, la grande métropole portuaire québécoise et Québec, modeste cité administrative située en aval, capitale nationale du Québec.

Le front d'eau urbain n'est pas un espace comme les autres, mais un seuil qui s'ouvre sur deux mondes soumis à des régimes différents et opposés. D'un côté l'élément liquide, où l'idée de propriété privée est inexistante, sauf si cet élément peut être borné par des rives; tel est le cas des lacs ou des bassins. De l'autre côté, les rives urbanisées, où l'espace se répartit entre propriété publique ou privée, usages populaires ou privilégiés. Cette frontière ténue, presque imperceptible, qui relie et sépare à la fois deux mondes aux logiques distinctes, constitue un enjeu économique, social et politique de première importance pour une collectivité et fait parfois l'objet des luttes sociales et économiques les plus intenses et les plus dures de la Cité.

Pour comprendre l'évolution tumultueuse qui a présidé à l'aménagement actuel des rives de Montréal et de Québec, il faut avant tout réaliser que, contrairement à ce qui prévaut dans la plupart des pays occidentaux, le Québec ne dispose d'aucune législation quant à l'accès public aux rives et littoraux. Selon le Droit québécois de l'eau, le public n'a pas accès aux rives : ce droit appartient aux riverains. Dans le cas de cette richesse nationale que représentent les plans d'eau publics, c'est donc l'appareil légal québécois lui-même qui a pour fonction et effet d'interdire leur usage par la population. En milieu urbain, les accès publics dépendent ainsi du bon vouloir des autorités, ce qui n'est pas une garantie d'accessibilité aux rives et littoraux.

Sous le régime colonial français (1608-1760), on avait pourtant décrété des mesures législatives garantissant le caractère public des rives et, par conséquent, l'accès et l'usage public des plans d'eau. L'Ordonnance de 1681 De la Marine, du ministre Jean-Baptiste Colbert, laquelle déclarait le littoral non aedificandi, avait elle-même été précédée en Nouvelle-France par une mesure législative concernant les rivages du fleuve Saint-Laurent.

C'est seulement à la suite de la Conquête britannique (Guerre de Sept Ans, 1755-1762) qui voit l'immense Nouvelle-France être réduite à une modeste « *Province of Quebec* », que le droit littoral dans ladite Province s'alignera peu à peu sur les intérêts commerciaux privés du dix-neuvième siècle industriel, c'est-à-dire principalement le commerce du bois ainsi que les activités portuaires. En

conséquence et en l'absence de tout pouvoir législatif, les administrations publiques négligent les questions relatives à l'aménagement des littoraux dans une perspective d'accès et d'usages publics. Au Québec, l'aménagement des rives en milieu urbain n'est donc pas le produit d'un effet bénéfique de lois d'intérêt général, mais résulte plutôt d'un rapport de forces entre associations citoyennes d'une part et intérêts privés ou corporatifs d'autre part.

1. MONTRÉAL ET QUÉBEC : DEUX CONCEPTS CONTRADICTOIRES

Deux univers conceptuels, tous deux américains et par ailleurs diamétralement opposés, ont exercé jusqu'ici une influence sur les esprits au Québec en matière d'aménagement des fronts d'eau urbains. Le premier prévaut sur la côte Est des États-Unis, par exemple à Boston et à Baltimore. Le deuxième s'observe dans la région des Grands lacs, par exemple à Buffalo, Chicago, Green Bay, Milwaukee, ainsi que sur la côte ouest du Pacifique. À travers le monde, l'image caricaturale du « waterfront » américain correspond à celui qui a vu le jour durant les années soixante sur la côte Est américaine.

On y retrouve un environnement presque entièrement bâti, des immeubles résidentiels, des tours à bureaux, des restaurants, des marinas, voire des marchés festivaliers. On y voit peu d'espaces ouverts et publics, hormis d'étroits déambulatoires qui ne sont souvent que des quais devenus trottoirs. Le visiteur est forcé de se déplacer sans cesse et cela n'est pas l'effet d'un hasard : l'aménagement des lieux l'invite à consommer biens et services dans des boutiques, restaurants, échoppes…ou à quitter les lieux. Le littoral de la ville est alors conçu comme une surface commerciale en plein air où le *consommateur* – attiré sur les lieux par la proximité de l'eau – remplace le *citoyen*. Dans le genre, les cas de Faneuil Hall à Boston ainsi que de Harborplace à Baltimore sont internationalement les plus connus.

Quelques villes au Canada, par exemple Vancouver Nord, Halifax et Québec, ont hérité elles aussi de ce modèle. Dans le cas de Québec, le choix du marché festivalier conduisit à une faillite retentissante, engouffrant des dizaines de millions de dollars du Trésor public.

En remarquable contraste, un autre concept de rivage urbain, tout aussi américain mais davantage soucieux du bien général, a fini par prévaloir au Québec…mais à Montréal, la grande métropole québécoise. Les principes fondamentaux d'aménagement du Vieux Port de Montréal sont analogues à ceux que l'on retrouve fréquemment dans la région du Midwest, sur le pourtour des Grands lacs et en particulier à Chicago. En effet, la façade lacustre de cette grande ville américaine, qui a grandi sur les rives du lac Michigan, présente un contraste frappant avec celles de villes telles Baltimore, Boston, Halifax et désormais Québec, autant de cités où les intérêts privés et corporatifs ont éliminé la quasi totalité des espaces dégagés en rives et, par voie de conséquence, la plupart des usages populaires accessibles à la population.

2. – MONTRÉAL ET QUÉBEC : DES DÉCISIONS PRISES DANS LA CAPITALE FÉDÉRALE À OTTAWA

Au Canada, l'administration, la gestion et le contrôle des grands ports relève du gouvernement de la Fédération. Les principaux rivages urbano-portuaires du Québec – y compris celui de la Capitale, Québec – échappent ainsi à toute juridiction de l'État provincial. Dans les cas de Montréal et de Québec, les rives urbaines actuelles sont donc essentiellement le résultat de décisions prises à Ottawa, capitale fédérale du Canada, durant les décennies 1970 et 1980.

Dans le cas de Montréal, le concept initial du Gouvernement fédéral, lequel préconisait une pléthore de bâtiments en bordure du fleuve et misait avant tout sur l'immobilier, fut rejeté. La question de l'aménagement du rivage se transforma en véritable saga et provoqua une participation du public absolument remarquable. Débats, discussions, confrontations durèrent près de dix ans, de 1977 à 1986. Elles mirent aux prises d’un côté le Gouvernement fédéral canadien ainsi que les firmes d'architectes dont ce dernier avait retenu les services, de l’autre la grande majorité des groupes de citoyens consultés, des architectes et urbanistes indépendants, ainsi que les autorités municipales montréalaises. Alors que le Gouvernement fédéral préconisait des immeubles à bureaux, une foire commerciale, des habitations de luxe, le tout sur fond de privatisation des lieux, l'immense majorité de la population – ainsi que les experts indépendants – tenait mordicus à garder le lieu public, rejetait les vocations résidentielles, les édifices à bureaux, les commerces, favorisait des espaces ouverts et dégagés ainsi que l'accessibilité physique et visuelle au fleuve. La Mairie fit savoir qu'elle favorisait plutôt la mise en place d'un parc doté d'aménagements légers : on ne voulait pas voir l'immobilier lourd imposer sa présence au bord de l'eau.

Cette dernière option l'emporta enfin au terme de plusieurs consultations publiques et maints rebondissements socio-politiques. Selon M. Pierre Émond, Président-directeur de la Société du Vieux Port de Montréal : « Plusieurs membres de la communauté montréalaise doutaient de la pertinence d'importer au Québec une approche de mise en valeur typiquement américaine. Véritable symbole en lui-même, le geste de consulter la population correspondait à affirmer que le territoire du Vieux Port appartient à la collectivité. C'était aussi reconnaître l'ampleur des enjeux en cause et la légitimité de la participation de tous à une activité de planification d'essence stratégique pour Montréal et sa région ».

Le rapport final du Comité consultatif (1986) trancha un débat qui opposait depuis longtemps deux visions contradictoires. On y écartait pour de bon toute velléité de privatiser une quelconque portion de territoire en y décrétant une vocation générale de lieu public et de récréation. On y établissait ensuite huit principes directeurs, lesquels devinrent une véritable bible pour la Société fédérale en charge de l'aménagement des lieux. Parmi ces derniers, mentionnons la complémentarité et la non-concurrence des nouvelles fonctions urbaines littorales avec les quartiers environnants, notamment le centre-ville, l'accessibilité libre et aisée à tout le territoire en tout temps, le maintien de la propriété publique des lieux, le contrôle des pouvoirs publics sur l'aménagement.

Précisément au cours de cette même période (1978-1986) qui vit le gouvernement du Canada consulter la population montréalaise à plusieurs reprises et donc savoir parfaitement que la population désirait par-dessus tout garder largement ouvertes et accessibles les rives de la métropole québécoise, on vit ce même gouvernement fédéral canadien, également propriétaire des quais du Vieux Québec, ériger à cet endroit, à la hâte et sans aucune consultation publique, une succession de bâtiments administratifs, commerciaux ou résidentiels dans le style architectural commun aux Waterfronts de la côte Est américaine, le tout occupant largement un espace créé tout exprès par remplissage dans le fleuve, entre la vieille cité et le plan d'eau. On aurait voulu interdire sciemment toute relation organique entre le quartier historique et le fleuve qu'on aurait pas agi autrement.

Ce qu'il faut garder à l'esprit, c'est qu'une compétition politique fondamentale oppose le Québec et le Canada, les deux niveaux de gouvernement aspirant à la représentation politique exclusive des Québécois. Une telle situation entraîne des conséquences en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Gestionnaire traditionnel de nombreux rivages urbains stratégiques compte tenu de leur potentiel portuaire international (domaine de juridiction fédérale), le Gouvernement fédéral s'y comporte plus souvent qu'autrement comme s'il s'agissait d'enclaves coloniales ou de *Concessions* analogues à celles arrachées à la Chine au temps de la guerre de l’Opium (1839-1842), c’est-à-dire de propriétés dont l’aménagement et le contrôle ne sauraient être influencés par des chefs coutumiers provenant de la ville indigène ou par des administrations provinciales ou régionales. De leur côté, les pouvoirs locaux et régionaux acceptent avec habitude et fatalisme les diktats du premier officier fédéral venu, sans se rendre compte qu'ils auraient cent fois les moyens – par une gestion appropriée du territoire qu'eux-mêmes contrôlent et qui enveloppe le port de tous côtés – de forcer l'administration portuaire à comprendre qu'elle doit tenir compte de l'intérêt de la ville dans son ensemble, ou encore de la nation lorsque la cité portuaire est également capitale nationale, comme c’est le cas à Québec.

À Québec, le front de mer de la ville basse, qui avait conservé depuis quatre siècles son allure européenne, s’est vu transformer depuis trente ans en un pitoyable pastiche de waterfront américain de type Boston ou Baltimore, ceci face à un quartier historique qui se targue de figurer au Patrimoine mondial de l'UNESCO. En Europe, une telle dérive conceptuelle, qui défigure la façade maritime d'un quartier historique listé au Patrimoine mondial de l'UNESCO, susciterait de vigoureuses condamnations. Si le gouvernement croate agissait de la sorte entre Dubrovnik – dont la géographie n'est pas sans rappeler celle de Québec – et la mer Adriatique, les milieux internationaux du patrimoine parleraient de détérioration d'un ensemble urbain d'intérêt mondial.

Pour comprendre la situation actuelle, une perspective historique s’impose. En effet, les résidants de Québec n’ont pas toujours été privés d’accès au fleuve comme c’est actuellement le cas. À titre de sujets du Roi de France, ils jouissaient d'un accès direct et gratuit aux rivages de leur ville. Après la conquête de la Nouvelle-France par l'Angleterre (1759), presque tous les accès publics au fleuve furent graduellement éliminés, les derniers vers 1835.

Vers 1800, selon un écrivain du temps, Philippe-Aubert de Gaspé : « La population mâle de la cité de Québec, à quelques exceptions près, savait nager...Quand la marée était haute durant la belle saison, les grèves étaient couvertes de baigneurs depuis le quai de la Reine jusqu'aux quais construits récemment sur la rivière Saint-Charles. Quant à nous, enfants, nous passions une partie de la journée dans l'eau, comme de petits canards. » Deux siècles plus tard, quiconque touche à l'eau du fleuve ou ose se baigner au centre-ville de Québec pose un geste passible d'un maximum de 500 dollars d'amende ou de deux mois de prison. Que s'est-il donc passé ?

Au cours des deux derniers siècles, en Amérique, en Europe et ailleurs dans le monde, bon nombre de villes portuaires qui avaient réussi à maintenir des accès publics aux rives furent alors incapables de préserver des berges, plages ou plans inclinés accessibles gratuitement et répondant aux besoins de la population. Ce fut souvent le cas lorsque, à l'époque de la Révolution industrielle, les ports en pleine expansion accaparèrent tout l'espace public disponible au bord de l'eau. Bien involontairement, les intérêts portuaires n'en privèrent pas moins des populations entières de tout contact ou commerce avec l'eau, cela pour des générations. Ce phénomène connut cependant de glorieuses exceptions, telles Portsmouth en Angleterre.

C'est donc au cours de la première moitié du 19e siècle que la construction de quais commerciaux déposséda peu à peu les habitants de Québec des accès au fleuve dont ils avaient joui sous l'administration coloniale française. Au fur et à mesure que se construisirent des quais privés, les espaces où pouvaient toucher terre les bateaux et embarcations du public devinrent plus rares, au désavantage des petits navigateurs et des habitants. C'est en vain que les élus du quartier Saint-Roch déplorèrent le fait que des espaces riverains publics étaient ainsi accaparés au profit de particuliers (novembre 1821). Ils prièrent le Gouverneur anglais de mettre fin à ces empiétements, de sorte que la population conserve le peu d'espace de grève encore libre. Rien n'y fit, et les quais privés recouvrirent éventuellement tous les rivages de la ville, jusque-là restés d'accès public et accessibles à tous.

3. – RÉVEIL CITOYEN

Vers le milieu des années '80, après plusieurs années d'activisme immobilier et un prodigieux gaspillage de fonds publics, tout l'avenir du secteur riverain de Québec semblait déjà coulé dans le béton : privatisation du site, construction d'édifices à bureaux ou de condominiums sur les quais, accès et usages publics réduits à leur plus simple expression, c'est-à-dire au seul droit de marcher sur des quais trottoirs, simples déambulatoires enserrés entre des bâtiments d'un côté et un fleuve inaccessible de l'autre. Progressivement, de 1986 à 1989, les critiques se firent de plus en plus nombreuses et documentées. Des pétitions circulèrent, regroupant plus de quinze mille signatures. Une sexagénaire déterminée – Mme Marcelle D. O'Farrell – monta la garde sur les quais de la ville pendant plusieurs saisons estivales et devint une figure légendaire de la résistance citoyenne face aux appétits privés corporatifs. Le tout fut largement médiatisé par une *Coalition pour*

la sauvegarde du Vieux Port, forte de plusieurs dizaines d'associations citoyennes. Le gouvernement du Canada finit par consentir à mettre sur pied un Comité consultatif indépendant chargé de le conseiller sur l'avenir du littoral et surtout, de tenir des audiences publiques.

Tout comme à Montréal, le *Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy* suscita un vif intérêt et de nombreuses représentations de personnes et groupes intéressés. Publié en décembre 1989, le Rapport du comité s'inspirait largement des concepts d'intérêt public développés à Montréal. On condamna proprement l'approche préconisant des projets immobiliers lourds en rives à laquelle avaient jusque-là tenu mordicus à la fois le gouvernement fédéral du Canada, l'administration municipale et l'Autorité portuaire. Le gouvernement du Québec demeura absent des débats, même si l'enjeu n'était rien de moins que l'accès public aux rives du cœur historique de sa propre capitale.

Le Comité consultatif rendit compte fidèlement du sentiment public général. Tout comme à Montréal, six principes directeurs furent retenus :

- Le secteur doit demeurer un espace public.
- L'endroit est un port maritime et cette fonction doit prévaloir.
- L'aménagement doit respecter le caractère historique et mettre en valeur le patrimoine architectural.
- On doit sauvegarder la liberté du champ visuel en direction du fleuve et en direction de la ville.
- On doit intégrer tout projet à l'environnement naturel et urbain.
- La rentabilité économique du site tient à un ensemble de facteurs qu'on ne peut ramener simplement à la valeur marchande ou au rendement fiscal du terrain.

Le Comité consultatif recommanda expressément de ne plus rien faire qui puisse gêner les activités portuaires, rendre le site moins accessible au public ou déprécier les édifices patrimoniaux. Il fallait surtout ne plus jamais obstruer le panorama unique qui se présente aux promeneurs. Dans une remarque assassine, le Comité déplora qu'à Québec, dans le secteur riverain, « l'immobilier a pour ainsi dire confisqué la notion même de développement, comme s'il n'existait pas d'autres façons d'aménager l'espace ».

À Montréal, les leçons de démocratie littorale apprises au cours des deux dernières décennies n'ont pas été oubliées par le gouvernement canadien. Par conséquent, les futures générations de Montréalais jouiront de vastes espaces publics qui s'étendent entre le quartier historique de leur ville et le fleuve. À Québec, bien au contraire, l'envahissement des lieux par des corporations étatiques a repris de plus belle au cours des dernières années (École de Marine, gare maritime, etc.). Au fur et à mesure que disparaît l'espace public sur les rives du quartier historique, la fréquentation des lieux diminue. Le simple couloir encore accessible aux milliers de résidants ainsi qu'aux millions de touristes se rétrécit graduellement pour devenir un étroit déambulatoire où les visiteurs et usagers n'ont que deux choix : se déplacer sans arrêt ou quitter les lieux. Qui plus est, de

nouvelles exigences de sécurité quant aux grands navires de croisières rendront les lieux encore plus difficiles d'accès dans l'avenir.

Un espace qui disposait du potentiel pour devenir une des plus remarquables promenades riveraines au monde, face à une ville acropole elle-même classée Patrimoine mondial par l'UNESCO, aura été dilapidé faute de responsables pénétrés d'une vision d'envergure comme celle que possédaient certains gouverneurs coloniaux britanniques au dix-neuvième siècle – par exemple Lord Durham ou Frederick Temple, marquis de Dufferin – qui donnèrent à Québec une des plus remarquables terrasses d'observation de tout l'Empire britannique, ouvrage d'art qui concourt depuis cette époque à la fortune touristique de la cité.

CONCLUSION

L'histoire maritime de Québec nous apprend que la plate-forme massive qui défigure depuis vingt ans l'étroite façade fluviale du quartier historique, conçue exprès pour pouvoir y disposer hôtels, condominiums ou autres bâtiments dépourvus de fonctions maritimes, constitue une sérieuse anomalie mesurée à l'aune des quatre siècles d'histoire de la Ville. Cette erreur d'urbanisme de littoral se verra probablement remaniée durant le prochain quart de siècle et fera place à des structures riveraines conçues cette fois pour favoriser une variété d'usages et de fonctions, commerciales ou pas, entre la ville et le fleuve.

On reviendra ainsi aux fonctions normales et traditionnelles des quais de Québec – faire vivre le maximum de gens en créant de l'emploi – qu'ils ont conservée durant près de quatre siècles, jusqu'à ce que sévissent des architectes résolus à éliminer les fonctions portuaires, maritimes et généralement aquatiques devant le quartier historique. Soulignons ici la responsabilité écrasante de la défunte Société immobilière du Canada – Vieux Port de Québec, qui contrôla les lieux de 1981 à 1989, année de son abolition. De son côté, l'Administration portuaire aurait tout intérêt à favoriser un large débat public portant sur les perspectives de remaritimisation polyvalente des quais devant le Vieux Québec.

À Québec, une remise en question d'un certain type de Waterfront américain récemment imposé devant la vieille ville ne figure pas encore à l'ordre du jour. Cependant, le temps viendra où l'on s'apercevra qu'une erreur fondamentale a été commise quand on a choisi d'éliminer le caractère européen de la façade fluviale de Québec pour y ériger en lieu et place une architecture clinquante inspirée d'endroits tels Daytona Beach, cela devant la ville la plus française d'Amérique. En effet, ce modèle de front d'eau américain typique de la côte Est des États-Unis confisque le domaine public riverain au profit d'intérêts privés ou corporatifs, fait office d'épouvantail pour le tourisme de qualité, nullement intéressé à pareil Dysneyland-en-Québec, et enfin s'implante au détriment de l'usage des lieux par les armateurs maritimes québécois ainsi que par l'ensemble de la population, qu'elle soit utilisatrice directe du fleuve ou seulement spectatrice intéressée de l'animation sur le plan d'eau.

À Québec, l'interface Ville et Port retrouvera un jour son allure européenne et, grâce à des structures riveraines répondant aux besoins du 21e siècle, des activités portuaires, aquatiques, nautiques, balnéaires reprendront pied devant l'ancien quartier du port. Cela se fera, tout en répondant mieux, autrement et ailleurs aux besoins en infrastructures portuaires des mastodontes flottants de croisières qui fréquentent de plus en plus les cités portuaires historiques telles Québec.

BIBLIOGRAPHIE

BOUCHARD S. 1999, Québec, ville balnéaire il y a deux cents ans. En ligne. Québec, 11p. www.gensdebaignade.org/Quebec_villebalneaireilyadeuxcentsans.pdf

BRUN H. 1969, Histoire du droit québécois de l'eau (1663 – 1969). Étude réalisée pour la Commission d'étude des problèmes juridiques de l'eau, Gouvernement du Québec, 1969, 45p.

COMITÉ CONSULTATIF DU VIEUX-PORT DE MONTRÉAL. 1986, Rapport final, Montréal, 161p.

COMITÉ CONSULTATIF SUR L'AVENIR DE LA POINTE-À-CARCY. 1989, Demain? Rapport. En ligne. Québec, 124p. www.quebec2008portquebec.ca/fr/rapport1989.pdf

GUSKIND R., PEIRCE N. 1988, « Faltering Festivals », National Journal, 9/17/1988, pp. 2307-2311.

MAGNANI R. 1991, « Le Port de Gênes : patrimoine, histoire et civilisation », GB Projetti, Osservatorio waterfront portuali, n° 8/9, novembre 1981, Gênes.

MORI L. 1993, Introduction historique de l'évolution des ports de Montréal et de Toronto. Rapport de recherche, Plan Construction et Architecture, Université Paris XII, vol. 4, pp. 255-283.

NAUD L. 1995, « Fleuves : mode d'emploi grand public ». Écodécision, Montréal. En ligne. www.eausecours.org/public/Eau_Dossiers_thematiques/baignade/a002.htm

NAUD L. 1994, Québec : redéveloppement urbain, centre historique et potentiel maritime. En ligne. Québec, 15p. www.gensdebaignade.org/Conference_Avenir_QuartierHistorique_1994.pdf

NAUD L. 1995, « Des quais en déficit d'imaginaire ». En ligne. Québec, Continuité, n° 64, 1995, pp. 19-20. www.gensdebaignade.org/Continuite.pdf

NAUD L. 2000, Visions contrastées : les rivages de Montréal et de Québec, au Canada. Discours au Forum de l'an 2000 à Nice: « L'avenir des villes est-il sur leurs rivages? » En ligne. Québec, 27p. www.cmquebec.qc.ca/documents/gd_memoires2/m4_1_lonce_naud_copy1.pdf

NAUD L. 2003, Vers un réexamen fondamental de l'organisation de l'espace et de la gestion de la ressource en eau à l'interface ville et fleuve à Québec. Discours à l'École d'Architecture de l'Université Laval. En ligne. Québec, 12p.
www.cmquebec.qc.ca/documents/gd_memoires2/m4_2_lonce_naud_copy1.pdf

NAUD L. 2004, Démocratie et rivages d'Amérique Allocution au premier congrès québécois de tourisme nautique. En ligne. Gaspé, Québec, 10p.
www.gensdebaignade.org/DiscoursdeGaspe_2004.pdf

RUDDEL. D.-T. 1991, Québec, 1765-1832 – L'évolution d'une ville coloniale (*extrait*). Musée canadien des Civilisations. En ligne. Ottawa, 304p.
www.gensdebaignade.org/DavidThieryRUDDEL.pdf

VERMEERSCH L. 1997, La reconversion des zones portuaires dans les centres-villes nord-américains de 1950 à nos jours. 255p. Thèse de doctorat de l'université de Paris IV Sorbonne.

WALTERS J. 1990, « After the Festival Is Over », Governing, Washington, août 1990, pp. 26-34.